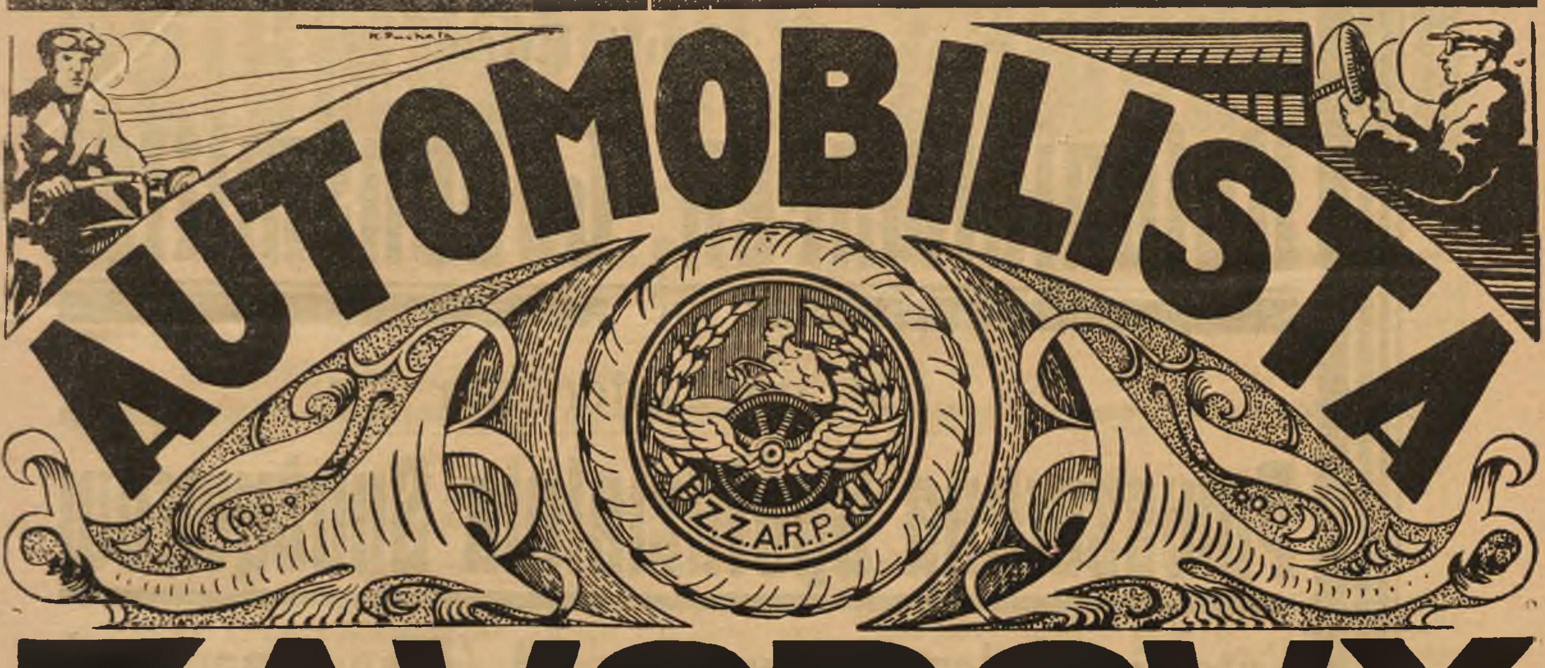
Jahrgang 3.

August 1931 Deutsche Ausgabe Nr. 8



ZAWODOWY

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.

Geschäftsstelle und Redaktion: KATOWICE, ulica Kościuszki 49 — Telefon 3014

Kollegen!

Kauft Eure

Kolonialwaren, Lebensmittel

etc.

nur im Laden der

Powszechna Spółdzielnia Spożywców

Katowice, ulica Wojewódzka 50 (Ecke Francuska)

Billigste Preise — **Prima Qualität**

Katowicka Fabryka Chłodnic



Neuanfertigung von Personen- und Lastwagenkühlern, Benzintanks u. Motorhauben — Modernisierung ältester Autos Reperatur von Kühlern aller Systeme — Aeltestes Unternehmen dieser Branche am Platze

J. KUNTZIA, KATOWICE, Wodna 14

TELEFON 633

Kollege!

Ist der Wagen, den Du fährst, versichert?

Ueberzeuge Dich davon. Es liegt dies in Deinem Interesse. Auskünfte erteilt in dieser Angelegenheit bereitwilligst Al. ADAMCZYK, Katowice, ul. Kościuszki 49 — Tel. 30-14

NR. 8 AUGUST 1931 3 JAHRGANG

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten Konto: P. K. O. 303944
Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, Kościuszki 49 — Telefon 3014
Geschäftsstelle der polnischen Ausgabe Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20

Die Beleuchtungsfrage des Strassenverkehrs

Von Ober-Polizeikommissar O. Hennig, Leipzig S 3.

In letzter Zeit erschienen in der Tages- und Fachpresse Abbildungen mit Text, die auf die Zeichenübermittlung durch Verkehrspolizisten Bezug nahmen. Lebhaft wurde kritisiert, dass die Zeichengabe der Verkehrsposten nicht augenfällig genug sei und dass besonders bei Dunkelheit die aufgestellten Verkehrsposten nicht genug sichtbar sein sollen, wodurch Irrtümer und Zusammenstösse unvermeidbar seien. — Richtig ist, dass im In- und Auslande die glatte Abwicklung des Verkehrs auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten stösst und dadurch täglich neue Opfer fordert. Für jeden verständlich, dass mit allen Mitteln versucht wird, die ungünstigen Verhältnisse zu ändern und dass es jedermanns Pflicht ist, durch praktische Vorschläge zu der Lösung des Verkehrsproblems beizutragen. Zur Lösung des Verkehrsproblems fühlen sich aber manche unberufene Fachleute berufen, marktschreierisch mit bestechender Reklame ihre „Erfindungen und Produkte" an den Mann zu bringen. Leider muss man feststellen, dass diesen „Fachleuten" es in zahlreichen Fällen gelungen ist, Behörden zu bestimmen, Versuche an einem Objekt, das sich nicht wehren kann, auszuprobieren.

Die nachfolgenden Ausführungen verfolgen keinesfalls den Zweck, wertvolle Erfindungen, die dem Schutze der Verkehrspolizisten, als auch dem gesamten Verkehr nützlich sind, grundsätzlich und ohne jede Diskussion abzulehnen. Im Gegenteil, jeder forschrittlich eingestellte Verkehrspolizist wird sich freuen, wenn von berufener Seite dieser ausserordentlich schwere Dienst nach verschiedener Richtung ventilliert und erfolgversprechende Hilfe angeboten wird. Dieses feststellbare Interesse darf aber nicht dazu führen, dass die zu lösenden Probleme falsch angesetzt und das Ansehen des Verkehrspolizisten dabei empfindlich beeinträchtigt wird. Eine empfindliche Beeinträchtigung tritt dadurch ein, dass am umtauglichen Objekt experimentiert wird. So brachten die „N. L. Z." vom 24. Februar 1931 folgende Notiz:

„Die Pariser Verkehrspolizei ist in der letzten Zeit eifrig mit Versuchen beschäftigt, wie man abends die diensttuenden Verkehrsschutzleute besser sichtbar machen kann. Man hatte die Verkehrsschutzleute versuchsweise mit weissen Binden am Arm und Käppi ausgestattet. Die Armbinde wurde aber zu schnell schmutzig und die Käppibinde hatte den Nachteil, dass sie bei Regenwetter jeden Tropfen Regen „kanalisierte" und dem Verkehrsschutzmann den Nacken hinab in den Kragen rieseln liess. Jetzt ist man auf den Gedanken verfallen, dem Verkehrsschutzmann anstatt der Kokarden eine „elektrische Birne" aufs Käppi zu setzen.

Eine Fachzeitschrift brachte unlängst ein Bild eines Verkehrsposten in einer amerikanischen Stadt dem zu seiner Erkennbarkeit während der Dunkelheit Rückstrahler an allen Seiten des Oberkörpers, an Halteriemen befestigt, angeschnallt waren. Andere ausserdeutsche Orte machten Versuche, die Verkehrspolizisten mit Rückstrahlern oder elektrischen Leuchtzeichen in der Höhe der Handgelenke, oder mit Rücken mit verschiedenfarbigen elektrischen Lichtzeichen zu versehen. Weitere Versuche erstreckten sich auf die Uniform, die in ihrer Farb-

tönung zu dunkel und nicht als augenfällig angesprochen wurde. Für diese Beamten wurden zur besseren Kenntlichmachung weisse Mäntel, Mütze und Handschuhe bereitwilligst zur Verfügung gestellt, womit diese Beamten während der Dunkelheit augenfällig wirken mussten. — Nachweisbar sind alle mit oftmals grossen Kosten durchgeführten Versuche erfolglos verlaufen; eine Besserung ist nirgends festgestellt worden, im Gegenteil wurden die Klagen der Fahrzeugführer noch lebhafter und es wurde ersucht, den früheren alten Zustand wieder herbeizuführen.

Das Fehlschlagen der Versuche wurde lebhaft ventiliert, an dem Grundübel ging man geschlossenen Auges vorüber. Besonders wurde ausser acht gelassen, dass die vorgeschriebene Beleuchtung des eigenen Wagen bei Dunkelheit nicht den Vorschriften entspricht, dass die vorausliegende Wegestrecke nicht einwandfrei beleuchtet wird. Am Tage ist zu beobachten, dass mit viel zu hoher Geschwindigkeit an Strassenkreuzungen herangefahren und dass der Dichtigkeit des Verkehrs viel zu wenig Rechnung getragen wird. Logisch, dass der Verkehrspolizist im Verkehrsstrubel verschwindet, besonders dann, wenn er die Verkehrszeichen mit der Hand abgeben muss. Diese jedem Fahrzeugführer aber bekannten Eigentümlichkeiten verlangen von diesem besondere Sorgfaltspflichten, grösste Aufmerksamkeit und Umsicht.

Eine gute Orientierung bei Dunkelheit ist nur dann möglich, wenn die öffentliche Strassenbeleuchtung allen Anforderungen gerecht wird. Häufig findet man selbst in Grossstädten Strassenzüge, deren Beleuchtung jeder Beschreibung spottet. Dieselben misslichen Verhältnisse trifft man auf wichtigen Strassenkreuzungspunkten an. Zahlreich muss man die Wahrnehmung machen, dass die Hauptverkehrsstrassen der Grosstädte durch fremde Lichtquellen grosser Geschäftshäuser beleuchtet werden. Durch die oftmals geradezu verschwenderische Lichtfülle vergisst manche Kommunalbehörde ihre Pflicht, selbst für genügende Beleuchtung zu sorgen. — Verlischt die Beleuchtung der Geschäftshäuser, so herrscht auf diesen Hauptstrassen undurchdringliche Finsternis; kleine winzige Gasflammen sind übriggeblieben.

Die Hauptfehlerquelle liegt also in der ungenügenden Strassenbeleuchtung bei Dunkelheit; dieses trifft in überwiegendem Masse für die Strassenkreuzungen zu. Häufig findet man Strassen, auf denen in grossen Abständen Gaslaternen, vielleicht auch elektrische Oberbeleuchtung vorhanden ist. Hier wechseln gefährliche Schattenstreifen mit grellen Lichtflecken und machen so die Strasse besonders fahr- und gehunsicher. Im Schattenstreifen die Strasse überschreitende Fussgänger sind schwer erkennbar, im besonderen dann, wenn der Kraftfahrzeugführer mit der im beleuchteten Ortsteil nachgelassenen Standbeleuchtung fährt. Hier versagt selbst die Stadtbeleuchtung des Kraftfahrzeugs, die die immerhin schon eine intensive Lichtquelle darstellt. — Auffällig ist, dass gerade an Strassenkreuzungen dieser gefährlichen Schattenbildung und den grellen Lichtflecken nicht die erforderliche Beachtung geschenkt wird. Entschuldbar ist, dass vielfach noch ältere Beleuchtungseinrichtungen aufgebraucht werden müssen, andererseits wird aber auch von den Lichtfachleuten dieser Erscheinung nicht das richtige Verständnis entgegengebracht und die Beurteilung darüber erfolgt meist nur von dem gewählten Aufstellungspunkt, aber nicht vom schnell fahrenden Kraftfahrzeug aus. Allerorts ist eine bedeutende Erhöhung der Beleuchtungsstärke der öffentlichen Strassenbeleuchtung eine unabweisbare Notwendigkeit. — Wenn auch die schwere Finanzlage allerorts zu beträchtlichen Einsparungen zwingt, so darf doch die Verkehrssicherheit und die Erhaltung von Menschenleben nicht darunter leiden. Es darf keinesfalls dort Dunkelheit herrschen, wo ohne Licht nicht auszukommen ist.

In der Messestadt Leipzig sind auf Wunsch des Polizeipräsidiums schon seit vielen Jahren an Stellen, an denen Verkehrsposten mit oder ohne mechanischen Fussverkehrsregler aufgestellt sind, durch die Stadtverwaltung besondere Beleuchtungseinrichtungen angebracht. Durch diese über dem Mittelpunkt der Strassenkreuzung angebrachte Oberbeleuchtung wird bei Dunkelheit nach der Fahrstrasse und über den Verkehrsposten hinweg, ein intensiver Lichtkegel geworfen, der bewirkt, dass der Beamte auch in dunkler Uniform und ohne weisse Handschuhe auf grosse Entfernung augenfällig ist. Diese günstige Beleuchtungsart sichert einesteils den Beamten vor dem Ueberfahrenwerden anderteils schafft sie einen gut beleuchteten Strassenkreuzungsmittelpunkt, mit besseren Orientierungsmöglichkeiten. Diese Beleuchtungsart wirkt unfallverhütend auch dann, wenn bei Dunkelheit keine besondere Verkehrsregelung mehr stattfindet. Am Tage lässt sich dem bestehenden Uebelstande leichter entgegentreten. So sind auch in einer Reihe von Grossstädten erhöhte Podeste und Fussverkehrsregler aufgestellt, die mit geringen Mitteln zu beschaffen sind. Mechanischen Verkehrsreglern sollte, wo es die Platzverhältnisse einigermassen gestatten, die geldlichen Mittel aber für elektrische Beleuchtung nicht vorhanden sind, unbedingt der Vorzug vor dem Handzeichen gegeben werden. — Handzeichen lassen Irrtümer leicht aufkommen, es ist nicht immer Fahrlässigkeit und Sorglosigkeit bei dem Führer vorliegend. Es ist ersichtlich, dass eine einwandfreie Strassenbeleuchtung sehr leicht erreicht werden kann, wenn die lichttechnischen Voraussetzungen genügend gewürdigt werden. Durch die von der Herstellerfirma erstellten Spiegelbreitstrahler ist das Beleuchtungsproblem der Verkehrsstrasse eindeutig gelöst und die Verkehrssicherheit stark gefördert.

An der hier angeschnittenen Frage ist der Kraftfahrer, als auch der Verkehrspolizist im gleichen Masse interessiert. Beide sollten durch gemeinsames Hand-in-Hand-arbeiten bestehende Fehlerquellen auszumerzen versuchen. Der Verkehrspolizist selbst darf aber den Wunsch aussprechen, dass dort, wo das Problem am untauglichen Objekt ausprobiert werden soll, man sich dessen bewusst bleibt, dass ein Pferd niemals am Schwanze aufgezäumt werden soll.

Nur der Zw. Zaw. Automobilistów drängt bei den zuständigen Instanzen darauf, dass die Automobilgesetze und Verordnungen den Bedürfnissen der Neuzeit u. somit auch der Berufsfahrer entsprechen.

Unfälle, die zu vermeiden waren

Dem Jahresbericht der deutschen Berufsgenossenschaft für gewerbsmässige Fahrzeughaltungen entnehmen wir die folgenden Unfälle, deren Kenntnis des Ursprungs unseren Kollegen bestimmt von Nutzen sein wird.

Beim Ueberholen wurde ein Pferdegespann durch einen Lastzug gestreift. Durch den Anprall stürzten Kutscher und Mitfahrer vom Wagen. — Während der Kutscher unverletzt blieb, wurde der Mitfahrer überfahren und getötet. Das Gericht stellte ein Verschulden des Kraftzugführers fest und verurteilte ihn.

Ein der Kälte wegen neben seinem Fuhrwerk hergehender Fuhrmann wurde von einem Lastzug überholt. Der Anhänger erfasste den Mantel des Fuhrmannes und riss diesen zu Boden; das Rad des Anhängers quetschte das Fussgelenk des Gestürzten.

Als ein Kutscher Kohlen vom Bahnhof nach der Gasanstalt befördete, fuhr ein Kraftwagen zwischen das Gespann und ein von der anderen Seite kommendes Fuhrwerk. Infolge des Zusammenstosses des Personenkraftwagens mit dem Kohlenfuhrwerk stürzte der Kutscher vom Wagen und wurde überfahren.

Beim Zusammenstoss eines Fuhrwerks mit einem Kraftwagen scheuten die Pferde. Der Kutscher fiel vom Bock herunter und erlitt einen Bruch des rechten Arms. Der Autobes. entkam unerkannt.

Das Fuhrwerk eines auf der Landstrasse fahrenden Fuhrunternehmers wurde hinterrücks von einem in voller Fahrt befindlichen Kraftwagen angefahren. Infolge des heftigen Anpralls stürzte der Fuhrunternehmer vom Bock und brach das Genick. Sofortiger Tod war die Folge.

Beim Absteigen vom Lastkraftwagen während der Fahrt blieb der Fahrer mit den Stiefeln hängen; er stürzte zu Boden und wurde vom Anhänger überfahren. Er starb an den Folgen der schweren Verletzung.

Um eine verstopfte Benzinleitung instand zu setzen, kroch ein Kraftwagenführer unter den Lastkraftwagen und leuchtete ihn mit einer Stallampe ab. Ausfliessendes Benzin entzündete sich an der offenen Lampe; der Wagen verbrannte, und der Versicherte zog sich schwere Verletzungen zu.

Drei Arbeiter hatten Kies in einem Strassenbau zu verbringen. Am Fuss eines langen Berges sprang einer der Arbeiter, der auf dem Anhänger als Begleiter sass, während der Fahrt ab, um einen Bremsklotz unter die Hinterräder des Motorwagens zu legen. Hierbei wurde er von einem entgegenkommenden Motorradfahrer angefahren und in den Strassengraben geschleudert.

Der Begleitmann eines Lastzuges stürzte infolge Einschlafens im offenen, ungeschützten Bremserhäuschen vom Anhänger. Er wurde so unglücklich überfahren, dass der Tod sofort eintrat.

Um die Steuerung nachzuziehen, hatte ein Kraftfahrer das Vorderrad von einem Ford-Wagen abgenommen. Während der Arbeit, bei der der Fahrer das Bein unter die Vorderachse gestellt hatte, rutschte der Wagenheber ab und die Achse fiel auf das Knie des Kraftfahrers.

Der Beifahrer eines Lastkraftzuges sass, den polizeilichen Vorschriften zuwider, auf dem Kraftwagen neben dem Führer. Als er während der Fahrt auf der Landstrasse den Landjäger kommen sah, stieg er vom Wagen, um sich auf seinen Sitz auf dem Beiwagen zu begeben. Hierbei kam er zu Fall und wurde überfahren. Der Tod war die Folge.

An einem in voller Fahrt befindlichen Lastzuge löste sich der Kupplungsbolzen durch Herausspringen des Splints. Die Kupplungsstange bohrte sich in die Erde und hob den vollbeladenen Anhänger hoch. Durch den plötzlichen Ruck wurde der Mitfahrer vom Sitz geschleudert, von dem wieder nachrutschenden Wagen erfasst und getötet. Der Bolzen war vorher gut befestigt.

Der Führer eines Personenkraftwagens hatte bei der Heimkehr von einem Schützenfeste die Führung des Wagens einem des Fahrens kundigen Fahrgaste überlassen, der aber keinen Führerschein besass. Infolge übergrosser Fahrgeschwindigkeit — beide Personen hatten dem Alkohol stark zugesprochen — kam das Fahrzeug ins Schleudern und kippte um. Der den Wagen steuernde Fahrgast wurde hierbei getötet, während der rechtmässige Führer des Fahrzeugs schwere Verletzungen erlitt.

Beim Ausweichen von einem Gespann musste durch einen auf der Landstrasse fahrenden Autobus ein kurzer Bogen genommen werden. Infolge des plötzlichen Rucks fiel der mit dem Einkassieren der Fahrgelder beschäftigte Schaffner zur Seite und stiess gegen die Türklinge des Wagens, so dass die Tür aufsprang und der Schaffner auf das Pflaster stürzte. Hierbei erlitt er einen Schädelbruch, der den sofortigen Tod herbeiführte.

An einem Spezialmülltransportwagen sollte eine neue Hinterradachse eingebaut werden. Zu diesem Zwecke wurde der Füllrumpf nach oben bewegt und mit Stempel abgestützt. Infolge plötzlichen Niedergehens des Füllrumpfes wurde der Arbeiter, der sich zwischen Fahrgestell und Füllrumpf befand, eingeklemmt und getötet. Das Niedergehen des Füllrumpfes war darauf zurückzuführen, dass der Stempel, der den Rumpf hielt, zunächst stehen blieb, als das Fahrgestell mit dem Ritzel sich senkte. Während dieses infolgedessen ausser Eingriff mit dem Zahnsegment blieb, musste der Rumpf auf den Wagen niedergehen, als bei einer weiteren Bewegung des Füllrumpfes oder Fahrgestells der Stempel wegrutschte.

Ein Arbeiter benutzte beim Verschieben eines Anhängewagens ein Rundholz. Beim ersten Anschieben gegen den Anhänger rutschte das dazwischen gehaltene Holzstück ab und traf den Arbeiter mit wuchtigem Schlag so unglücklich an den Leib, dass er an den Folgen verstarb.

Bei Abladearbeiten erfasste ein plötzlich auftretender Wirbelsturm den vom Motorwagen abgekuppelten Anhänger und brachte ihn ins Rollen. Ein Aushilfsarbeiter wurde zwischen Motorwagen und den auf diesen rollenden Anhänger gequetscht.

Der Mitfahrer eines Lastkrafftwagenzuges wollte den Anhänger mit dem Triebwagen kuppeln. Er trat zu diesem Zweck vor den Anhänger, während der Fahrer den Triebwagen zurückrückte. Hierbei wurde der Mitfahrer zwischen Triebwagen und Anhänger gequetscht. Er starb an den Folgen der erlittenen Verletzung.

Während eines Ueberlandtransports mittels Lastzuges entstand in dem Motorwagen plötzlich Feuer, das derartig schnelll um sich griff, dass

Herzliche Glückwünsche

Im Monat August haben nachstehende Kollegen Geburstag wozu wir herzlichst gratulieren.

Matuszek A. (1.), Liczbon St. (3.), Wawrzynek Fr. (4.), Stachoń L. (4.), Hennek Franciszek (5.), Klimsa O. (5.), Blächtinger L. (5.), Stencel St (6.), Hanuschik Franciszek (10.), Kałuża L. (13.), Mrokwa R. (14.), Sabasch J. (14.), Keh Rochus (15.), Stencel A. (15.), Gräfrath J. (17.), Paschek A. (17.), Babczyk B. (17.), Schwarc L (17.), Sonsalla R. (18), Skora A. (19.), Minkus B. (19.), Wojtacki J. (21.), Gawenda A. (23.), — Pietrzyk L. (24.), Kauka H. (20.), Szczypa R. (25.), Orawiec J. (29.), Wróbel L. (30.), Wróbel R. (30.), Żok G. (14.), Pilarski T. (17.), Sojka W. (21.), Hentschel J. (8.), Kowarczyk A. (15.), — Goldman S. (25.).

der Motorwagen völlig abbrannte. Bei dem Versuche, den Anhänger zu retten, hielt der Kraftfahrer die Ankupplungsgabel. Infolge Glatteises stürzte er und wurde von der Kupplungsgabel gequetscht.

Als der Führer einer Zugmaschine morgens die Maschine mit einer Lötlampe anheizte, explodierte die Lampe, und der Führer erlitt Brandwunden an Kopf und Händen.

Bei der Abfuhr von Langholz aus dem Walde fuhr ein Zugmaschinenführer, als er sich auf der Strasse befand, mit seiner Maschine auf den Sommerweg. Hierbei senkte sich der Wagen mit einem Rade in den lockeren Boden ein. Die Maschine schlug zurück, so dass der Führer gegen die Stämme gedrückt wurde.

Ein Kraftfahrer untersuchte die undicht gewordene Karbidleitung seines Wagens, um sie wieder in Ordnung zu bringen. Als er am Wasserkessel der Lichtanlage mit einem Streichholz leuchtete, entstand eine Stichflamme, die ihm ins Gesicht schlug und Hauptverbrennungen verursachte.

Leichtere Brandwunden zog sich ein Chauffeur zu, als er den noch heissen Motor seines Kraftwagens mit Waschbenzin reinigte. Der zum Abwaschen benutzte Eisendrahtpinsel überbrückte zwei Anschlusspole der Zündbatterie. Der entstandene Kurzschlussfunken entzündete die an der heissen Maschine gebildeten Gase und setzte das Gefäss mit Waschbenzin, das der Chauffeur in der linken Hand hielt, in Brand. Beim Wegwerfen des Behälters floss dem Kraftfahrer das brennende Benzin über die Hand.

Beim Einfüllen von Brennstoff in den Tank eines Lastkraftwagens benutzte ein Führer zum Leuchten eine offene Stallaterne. An deren Flamme entzündeten sich die aus dem Tank entweichender wobei die Lampe dem Fahrer ins Gesicht geschleudert wurde.

Bei der Herausnahme eines beschädigten Benzintanks benutzte ein Kraftfahrer zwecks besserer Beleuchtung eine Sturmlaterne. Beim Lösen der Brennstoffleitungen spritzte Benzin auf das nahestehende offene Licht, wodurch die Kleider des am Boden liegenden Kraftfahrers Feuer fingen. Die Folgen seines vorschriftswidrigen Verhaltens bestanden in schweren Verbrennungen am ganzen Körper.

Ein Tankwärter, der Nachtdienst hatte, wurde gegen Morgen an der Tankstelle auf der Treppe zu einem Unterkunftsraum mit schweren Schädelverletzungen aufgefunden, an deren Folgen er noch am gleichen Tage verstorben ist. Die vom Tankwärter vereinnahmten Gelder fehlten. Es lag Raubüberfall vor.

Die deutsche Automobilindustrie im Spiegel ihrer Bilanzen

Cr. Das vergangene Jahr hat der deutschen Automobilindustrie eine ungewöhnlich schwere Absatzkrise gebracht, die bis heute mit kaum verminderter Stärke anhält. Auch in Zeiten besserer Konjunktur war die Lage dieses Industriezweiges gut; die Werke hatten zwar ihre Betriebe rationalisiert und auf Serienfabrikation umgestellt, aber sie hatten gleichzeitig Art und Umfang der deutschen Automobilnachfrage falsch eingeschätzt. Sie produzierten Wagen, die vielfach zu teuer waren und nur für einen sehr beschränkten Abnehmerkreis in Frage kamen. So konnte die Leistungsfähigkeit der meisten Firmen nur in ganz unzureichendem Masse ausgenutzt werden. Die Folge waren Verluste, die einen grossen Teil der Automobilfirmen verschwinden liessen, und die übrigbleibenden Werke zu mehr oder weniger einschneidenden Sanierungen zwangen. Im vergangenen Jahre aber setzte sich allgemein die Erkenntnis durch, dass die Existenzfähigkeit der deutschen Automobilindustrie davon abhängt, dass man sich auf konstruktiv besonders fortschrittliche Fahrzeuge spezialisiert und ferner zur Herstellung billigster Gebrauchswagen übergeht. Dieser Umstellungsprozess ist zur Zeit noch in vollem Gange, und erste eine geraume Zeit später wird sich festellen lassen, inwieweit diese neue Produktionspolitik zu den erhofften Erfolgen führt.

Die ungünstige Entwicklung der Kraftverkehrswirtschaft spiegelt sich in den Bilanzen und den Erfolgsrechnungen der deutschen Automobilwerke deutlich wider. Der Status der meisten Werke ist ausserordentlich angespannt, und fast alle, soweit sie überhaupt Gewinne aufweisen können, verzichten auf die Ausschüttung einer Dividende. Im allgemeinen sind umfangreiche Abschreibungen vorgenommen worden, zu den bisweilen über den Ertrag hinaus die Reserven in Anspruch genommen worden sind. Die Lagerbestände sind im allgemeinen recht hoch, dürften aber nach dem Einsetzen der saisonmässigen Frühjahrsbelebung eine ins Gewicht fallende Verminderung erfahren haben. Grosser Wert ist im Rahmen des Möglichen auf eine Verminderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten gelegt worden. Ob aber bei einigen Werken trotz diesen Bemühungen eine neuerliche Sanie-

rung zu umgehen sein wird, ist heute umso fraglicher, als die fortgesetzte Erhöhung der Treibstoffsteuer den Absatz von Automobilen stark beeinträchtigt wird.

Der grösste Automobilproduzent Deutschlands ist

Opel,

dessen Bilanzziffern für das letzte Geschäftsjahr noch nicht bekannt sind. Nach den bisherigen Berichten über die Absatzentwicklung aber ist anzunehmen, dass das Werk günstig abschliessen wird. Amerikanische Bilanzierungsmethoden haben dazu beigetragen, dass der vorjährige Abschluss einen Verlust aufwies, der im Grunde jedoch zurückzuführen war auf besonders umfangreiche Abschreibungen auf Beteiligungen (Elite-Diamant) und auf Rückstellungen. Nach amerik. Vorbild wird stärker als es im allgemeinen in Deutschland üblich ist, das Prinzip der Selbstfinanzierung befolgt, die bisher vorwiegend der Schuldenreduktion und der Finanzierung von Neuanlagen diente. Das Werk hat auf Grund besonders gelungener Neukonstruktionen gerade in der letzten Zeit sich einen wachsenden Anteil sowohl am Personen- wie am Lastwagengeschäft zu sichern vermocht.

Die Lage der

Adlerwerke

hat sich gegenüber dem Vorjahr zweifellos verbessert. Die kürzlich veröffentlichte Bilanz lässt auf eine innere Konsolidierung des Werkes schliessen: die Lagerbestände sind von 11,9 auf 7,5 Mill. RM. zurückgegangen, und damit ist ein wesentlich günstigeres Verhältnis zwischen Umsatz und Lagerbeständen eingetreten. Vom Rohgewinn (2,62 Mill. RM.) ist der grösste Teil (2,25 Mill. RM) auf Abschreibungen verwendet worden; der verbleibende Reingewinn ist teils den Reseven zugeleitet, teils auf neue Rechnung vorgetragen worden. Kreditoren und Bankschulden zeigen einen bemerkenswerten Rückgang. Dieses Geschäftsergebnis ist umsomehr befriedigender, als es bei einem wesentlich verkleinerten Umsatz — rund 58 Millionen gegenüber 71 Millionen RM. im Vorjahre — erzielt werden konnte. Die Adlerwerke beabsichtigen, in absehbarer Zeit mit der Produktion eines besonders billigen Kleinwagens zu beginnen, der unter den heutigen Verhältnissen noch die besten Absatzchancen hat.

Die Bayrischen Motoren-Werke

dürften nach den bisherigen Verlautbarungen eine 7 prozentige Dividende zur Verteilung bringen und damit einenn Ausnahmefall unter den deutschen Automobilfirmen darstellen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der günstige Abschluss des Werkes nur zum geringsten Teil auf das Automobilgeschäft zurückzuführen ist, an dem nicht viel verdient wurde. Von ausschlaggebender Bedeutung sind vielmehr die Lieferunegn von Flugmotoren und Ersatzteilen dafür gewesen; von den Gesamtbeschaffungen der Luft-Hansa an Motoren und Ersatzteilen im Wert von 7,5 Mill. RM. dürften zwei Drittel auf die Bayrischen Motoren-Werke entfallen sein. Ebenfalls einen Gewinn dürfte das Motorradgeschäft abgeworfen haben, da die Räder der Firma verhältnismässig hohe Preise erzielen. Die Bankschulden konnten vermindert werden, und Umstellungen innerhalb der Werkorganisation in Richtung grösserer Sparsamkeit haben zu der relativ günstigen Situation des Unternehmens wesentlich beigetragen.

Wesentlich ungünstiger ist die Situation bei **Daimler-Benz und den Horchwerken.**

Die Daimler-Benz - Werke schliessen ihr letztes Geschäftsjahr mit einem Verlust von 7,47 Mill. RM. ab. Die kurzfristige Verschuldung hat eine Höhe von nicht weniger als etwa 24 Mill. RM. erreicht, der Guthaben nur im Betrage von etwa 16 Mill. RM. gegenüberstehen. Es muss, da die entstandenen Verluste ohne durchgreifende Massnahmen nicht beseitigt werden können, mit der baldigen Sanierung in der Form einer Zusammenlegung des Aktienkapitals von 3:1 gerechnet werden. Diese Vermutung wir dadurch gestützt, dass Daimler-Benz in der letzten Zeit sehr umstrittene Aktienkäufe vorgenommen haben, um den Kurs der Aktien nicht weiter absinken zu lassen... Gerade DaimlerBenz ist ein Beispiel dafür, dass der deutsche Markt nicht in genügendem Umfange für sehr hochwertige und teure Qualitätswagen aufnahmefähig ist; da auch der Export nur in mässigem Umfange erweiterungsfähig ist, wird sich das Unternehmen in der Gestaltung seines Produktionsprogramms diesen Gebenheiten anpassen müssen.

Unter diesen Tatsachen haben die Geschäftsergebnisse der Horch-Werke gelitten, die bei 5 Mill. RM. Aktienkapital mit einem Verlust von 4,9 Mill. RM. abgeschlossen haben. So musste das Kapital im Verhältnis von 10:1 zusammengelegt werden bei gleichzeitiger Neuausgabe von 3 Mill. Vorzugsaktien. Die Höhe des Verlustes ist weitgehend bestimmt durch das Erfordernis umfangreicher Abschreibungen. Der Umsatz ist gegenüber dem Vorjahr etwa um ein Drittel auf 25 Mill. RM. gesunken; die Absatzverluste am heimischen Markt konnten durch steigende Exporte nicht annähernd ausgeglichen werden. Ob die Sanierung eine endgültige sein wird, steht noch nicht fest; die auch nach der Sanierung immer noch sehr hohen Bankschulden lassen es fraglich erscheinen, ob das Unternehmen für alle Eventualitäten ausreichend gerüstet ist.

Auch die Lage der

Lastwagenindustrie

hat sich verschlechtert; die auf diesem Gebiete führende Firma Büssing-NAG zeigt bei einem Aktienkapital von 5 Mill. RM. Verbindlichkeiten in einer gesamten Höhe von 8,2 Mill. RM., innerhalb deren die Bankschulden besonders stark angeschwollen sind.

Die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr sind für die Mehrzahl der Werke keineswegs günstig. Der aussichtsreichste Zweig der Produktion nämlich die Herstellung von Kleinwagen, ist mit Ausnahme von Adler von den Motorradfabriken aufgenommen worden, zuerst von den Zschopauer Motorenwerken. Immerhin ist es der deutschen Automobilindustrie gelungen, in weitem Umfange die ausländischen Fabrikate vom deutschen Markt zu verdrängen, und es ist anzunehmen, dass diese Bewegung auch in Zukunft anhalten wird. Dem steht als hemmender Faktor die zunehmende Verteurung der Kraftwagenhaltung durch steigende Steuerlasten entgegen, die besonders auf dem Gebiete des gewerblichen Kraftverkehrs den etwaigen Nutzen einer Verständigung zwischen Eisenbahn und Kraftverkehrsgewerbe weitgehend aufheben muss.



Drei Tote, ein Verwundeter

Unsere Leser werden bereits aus den Tageszeitungen von dem schrecklichen Autounfall, der im vergangenen Monat bei Katowice—Brynów passiert ist, erfahren haben. Der zerstörte Wagen, ein Bugatti-Rennwagen, ist mit ungeheurer Wucht gegen einen Baum gefahren. Aus der Art der Beschädigung des zerschlagenen Autos kann man schliessen, dass die Kurve, in der der Unfall geschah, mit ca 100 Stundenkilometern durchfahren wurde.

Am Ort des Unfalles erschien die Gerichtskommission, die jedoch wohl kaum etwas zu tun haben wird, da der Führer des Autos bei dem Unfall seinen Tod gefunden hat.

Wie es heisst, war diese Fahrt wieder mal eine sogenannte Schwarzfahrt. Mit dem Führer des Wagens wurden 2 Söhne eines Gastwirts aus Brynów, getötet, während der dritte Sohn infolge Herausschleuderns aus dem Wagen ins weiche Kartoffelfeld, mit verhältnismässig kleinen Verletzungen wegkam.

Der getötete Kraftwagenführer hat angeblich keinen Führerschein besessen und hat auch kein Recht gehabt den Wagen zu führen.

Das Auto ist nicht mehr zu reparieren. Der Schaden ist nicht durch Versicherung gedeckt.

Unglücksfälle des Monats

KRÓL. HUTA. Herrenloses Auto fährt in ein Schaufenster. Durch einen nicht alltäglichen Vorfall wurde dem Kaufmann Hadda auf der Wolnosci die Schaufensterscheibe im Werte von annähernd 1000 Złoty zertrümmert. Ein Beuthener Bürger liess seinen Wagen I. K. 98021 gegenüber der Post stehen. Sicherlich hat der Autobesitzer es unterlassen, den Motor abzustellen und die Bremse zu sichern. Während er nun im Postraum weilte, setzte sich der Wagen aus einer bisher nicht festgestellten Ursache in Bewegung und fuhr in das Schaufenster hinein. Glück hatte eine Angestellte des Kaufmanns, die mit der Schaufensterdekoration beschäftigt war und im kritischen Augenblick zufällig im Laden weilte. Verletzungen durch die Glassplitter wären unvermeidlich gewesen. Nach Hinterlegung entsprechenden Garantie für Schadenersatz wurde der Autobesitzer von der Polizei freigelassen.

Schwerer Motorunfall. Auf dem Wege nach der Ortschaft Paniow kam es zwischen dem Motorradler Friedrich Kudlarz aus Nowa Wies und dem Motorradler Alfons Musiol aus Glejow zu einem Zusammenprall. Biede Motorräder wurden durch den Zusammenprall arg beschädigt. Die Motorradler erlitten Verletzungen. Die Schwester des Kudlarz, welche sich am Soziussitz befand, trug einen Beinbruch davon. Die Verletzten wurden in das nächste Spital überführt. Nach den polizeilichen Feststellungen tragen beide Motorrädler die Schuld an dem Verkehrsunfall, welche ein zu schnelles Fahrttempo eingeschlagen hatten.

Motorradfahrer saust in einen Lastwagen. Auf der Gieschewalder Chaussee, etwa 200 Meter von der Bahnunterführung, fuhr der Eisenbahnbeamte Laskowski mit seinem Motorrad in das Hintergestell eines Plateauwagens hinein, auf dem dem sich 20 Ausflügler aus Siemianowitz befanden. Der Fahrer sauste im grossen Bogen auf das Strassenpflaster, auf dem er mit zerschmettertem Schädel bewustlos liegen blieb. Man brachte ihn in das Elisabethstift, wo er in bedenklichem Zustand darniederliegt.

Tödlicher Verkehrsunfall auf der Piłsudskiego. Ein bedauerlicher Unglücksfall ereignete sich auf der Piłsudskiego in Kattowitz. Die kleine 9jährige Irene Farnalik aus Kattowitz versuchte noch im letzten Moment vor einem heranfahrenden Personenauto die gegenüberliegende Strassenseite zu erreichen. Das Mädchen wurde vom Kotflügel erfasst und gegen den Bordstein geschleudert. Dem Kinde wurde ein Arm und Bein gebrochen. Ausserdem erlitt das Mädchen so überaus schwere, innere Verletzungen, dass es wenige Stunden nach erfolgter Einlieferung in das städtische Spital seinen Verletzungen erlegen ist.

——♦♦♦——

Verkehrswesen

Gefährliche Bahnübergänge in und um Kattowitz.

Mitten durch die Stadt legt sich der Eisenbahnkörper und teilt Kattowitz in die Süd- und Nordstadt. Die Verbindungen zwischen beiden Stadtteilen bilden die sechs Eisenbahnunterführungen. Sie reichen heute kaum noch aus, um den zwischen Süden und Norden fluktuierenden Verkehr bewältigen zu können. Schon heute ist die Unterführung an der Mikołowska wegen der Enge ganz und gar veraltet. Wenn auch dort neuerdings ein automatisches Blinkzeichen aufleuchtet, dadurch wird der Verkehr nicht einschneidend verbessert. Wichtiger noch als in Kattowitz wären die leuchtenden Warnungszeichen an den beiden, vielleicht gefährlichsten Punkten ganz Oberschlesiens, nämlich vor den Eisenbahnunterführungen im Westen von Schoppinitz und im Osten von Rosdzin. Besonders das Tunnel, das als Einfallstor nach Mysłowice gelten kann, wird in Kürze umgebaut und gradlinig durchbrochen werden müssen. Die sich augenblicklich in der Unterführung fortsetzende Kurve ist bei dem heutigen starken Verkehr ein Unding. Aus Unkenntnis der Oertlichkeit haben hier schon mache Galizier und Kongresspolen schwere Verkehrsunfälle verschuldet. Der Durchgangsverkehr von den anderen Wojewodschaften zu uns herüber ist aber so stark und wichtig, dass ein Umbau der Unterführung vorgenommen werden müsste.

Im Umkreis der Stadt Kattowitz sind an frequentierten Chausseen durch die Eisenbahnlinien noch viele andere Gefahrenpunkte gegeben. Gemeint sind hier der Eisenbahnübergang an der Krakauerstrasse in Bogutschütz und der am Anfang von Zalenze. Nicht zu vergessen die Eisenbahnübergänge an der Hohenlohehütter und Domber Chaussee. Wenn sich ein Zug nähert, werden die Schranken heruntergelassen und dadurch ist anscheinend die Sicherung gegeben. Leider hat die Erfahrung gelehrt, dass an diesen schrankengeschützten Uebergägen oft die grausigsten Verkehrsunfälle geschehen. Und ausserdem wird der Auto- und Fuhrwerksverkehr besonders bei der Durchfahrt von Güterzügen für längere Zeit aufgehalten, so dass der gesamte Verkehr in der Ost-Westrichtung ins Stocken gerät. Das Tiefbauamt des Magistrates sah sich daher veranlasst, nunmehr die schon so oft geforderte Untertunnellung dieser gefährlichen und zeitraubenden Bahnübergänge zu betreiben. Zumeist scheiterten bisher die Projekte an den zu hohen Kosten. Die Eisenbahn hat an ihnen kein Interesse und auch die Kleinbahn will kaum etwas zu den Kosten für die Untertunnellung beitragen. Da der Magistrat von sich aus bei der heutiegn schweren Zeit solche kostspielige Projekte nicht realisieren wird, wird man noch lange darauf warten können, ehe diese notwendigen Unterführungen geschaffen sind.. Diese Uebergänge sind eben von vornherein falsch angelegt worden.

Chauffeur von der Menge gelyncht — weil er ein schweres Autounglück verschuldete.

In der Gegend von Santa Olalla fuhr ein Lastkraftwagen in eine Menschenmenge, die sich zu einer republikanischen Versammlung begeben wollte. Dabei wurden drei Personen getötet und 70 verletzt. Der Chauffeur des Wagens wurde von der erregten Menge gelyncht. Es hiess, dass das Unglück auf ein absichtliches Verschulden des Fahrers zurückzufshren ist.



† Kollege Żydek Paweł

ist nicht mehr unter den Lebenden.

Jung an Jahren, musste er seine Angehörigen, die auf ihn und seinen Verdienst angewiesen waren, verlassen.

Der verstorbene Kollege hatte die Absicht, an den im Juli d. J. in der Gegend von Wisła stattgefundenen Motorrad-Bergrennen teilzunehmen. Am Tage vor dem Rennen stürzte der Verstorbene so unglücklich vom Motorrade, dass der Tod bald danach eintrat.

Jeder, der den Kollegen Żydek gekannt hat, wird mit uns die tiefe Trauer über sein Hinscheiden teilen.

An der Beerdigung, die in Brzeziny stattfand, nahmen ausser den Kollegen von der Wojewodschaft, wo er beschäftigt war, eine Delegation unseres Verbandes teil. Der Verband stiftete ausserdem einen Kranz. Für die Witwe des Verstorbenen wurde eine entsprechende Unterstützung von seiten des Verbandes beschlossen.

Verschiedenes

Auto-Diebstahl.

Täglich werden in Berlin mindestens sieben Automobile gestohlen, und wenn das so weitergeht, kann in ungefähr vierzig Jahren der letzte Dieb das letzte Auto holen.

Die meisten Wagen kommen ja wieder. Aber wie! So exakt ist in den Kriegsjahren kein Karnikel ausgeschlachtet worden, wie die Berliner Autostrolche ans Werk gehen. An abgetriebenen Kleinautos, bei denen das einzig Wertvolle die fünf Liter Benzin im Tank sind,, vergreift man sich nicht; doch auch der Autozwerg muss dran glauben, wenn er noch halbwegs fabrikfrisch ist. Vor ein paar Tagen gabs in der Nachbar-Garage grosse Freude —

eine schon vor fünf Tagen „verschättet gegangene" Kleinmühle war wieder gesichtet worden, ganz draussen in westlicher Vorstadt. Doch der Besitzer, der seinen verlorenen Sohn bewegten Herzens holen ging, kam mit finsterem Gesicht wieder. Wohl hatte er das Wäglein in stiller Seitenstrasse gefunden, doch es hatte keine Beine mehr, sondern sass wie ein geprellter Frosch auf ein paar Ziegelsteinen, welche von einem Neubau zwei Strassen weiter gestohlen worden waren.

Die Polizei hat für die Autodiebstähle ein ganzes „Dezernat", aber es scheint, dass dieses seciöse Fremdwort allein nicht genug abschreckende Wirkung hat. Man wird auch von seiten der Behörden ein wenig aktiver vorgehen müssen — die Taxenschofföre allein schaffen's nicht.

Diese Leute nämlich haben gerade in letzter Zeit ein paar gute Griffe gemacht, haben sich wie alte Kriminalkommissare auf die Lauer gelegt, sind den Ausreissern durch die halbe Stadt nachgejagt und haben dann Prügel ausgeteilt, dass die schwarze Seele der meist jugendlichen Auto-Diebe zum Himmel quietschte.

Sowohl zur Diebesjagd als auch zur anschliessenden Erziehung und „Heilbehandlung" haben ja die Kraftdroschkenfahrer genügend Zeit. — Man will jetzt die Hälfte der 10 000 Autodroschken im Stall lassen, doch im Droschkengewerbe ist nie Einigkeit gewesen, und so werden wir weiterhin unsere Strassen mit leeren Taxen verstopfen lassen.

Der grösste Eierkuchen der Welt.

In Kranenberg (Saar) läste sich dieser Tagen das Vorderrad eines mit Eiern beladenen Lastautos. In hohem Bogen überschlug sich das Fahrzeug und schmetterte 18.000 Eier auf das Pflaster. Mitten in den unvergleichlichen Eierkuchen flog — der Schofför.

Preis-Abbau.

Bei einer Versteigerung in Hamburg stand dieser Tage auch ein Lastauto, ein noch ziemlich guterhaltener Eintonner, zum Verkauf. Man fing an zu bieten und kam bis — 19 Mark. Der Auktionator wollte aber nicht zuschlagen — was man ihm nicht verübeln kann — und machte den Versuch noch einmal. Diesmal gelang es, den Preis zu erhöhen:: für ganze 31 Reichsmark wurde das Lastauto abgegeben. Wenn das Schule macht, wird das Autofahren billig...

In welchem Masse wächst der Automobilpreis auf dem Wege von Amerika nach Europa?

Bekanntlich ist in Amerika im Verhältnis zum Monatseinkommen des Durchschnittsbürgers das Auto sehr billig und gleichzeitig auch im Verhältnis zu seinem eigenen Wert.

In dem Augenblick, indem das in Amerika produzierte Auto nach Europa exportiert wird, ändert sich sofort die Preisfrage. Und zwar wächst der Preis wenigstens um 50 Prozent vom Wert des Wagens, meist sogar um 100 Prozent und noch mehr. Diese Verteuerung wird in erster Linie durch den Zoll und durch die Transportkosten bedingt.

Für ein Auto zum Beispiel, dass in Detroit 1000 Dollar kostet, betragen die Transportkosten nach Deutschland 111,55 Dollar, nach Italien 133,38 Dollar, nach Polen 169,75 Dollar. Einheitlich für die drei genannten Länder betragen die Eisenbahn-Transportkosten zusammen mit der Verpackung 99 Dollar. Die Versicherung für Polen 7,30 Dollar, für Deutschland 1,11 Dollar und für Italien 2,84 Dollar. Die Konsulatsgebühren: „für Polen 10 D., Der Zoll: für Polen 629,25, für Deutschland 239,19 und für Italien 613,78 Dollar. Die Hafenkosten: 16,20 für Polen, 3,15 für Deutschland und 10 Dollar für Italien. Die Kosten für Montage betragen in allen Ländern 10 Dollar. Die Registrierung: in Polen 59,60 Dollar, in Deutschland 106,39 Dollar und in Italien 39,34 Dollar.

Die Summierung der oben angeführten Positionen ergibt, dass ein Auto, das in Amerika 1000 Dollar kostet, nach seiner Einfuhr in Polen 2020,39 Dollar, in Deutschland 1597,71 Dollar und in Italien 1941,87 Dollar kostet.

Um mehr als 100 Prozent verteuert sich also der amerikanische Wagen, wenn er in Polen verkauft wird. Natürlich wirken sich in dem Preise die hohen Transportkosten per Schiff und Eisenbahn aus. Gäbe es in Polen nicht diesen unverständlich hohen Zoll für deutsche Kraftwagen, dann könnte sich auch bei uns der Mittelstand ein Auto — und wenn es ein billiger Kleinwagen wäre — leisten.

Kollegen, unterstützt die Firmen, welche uns unterstützen u. in unserer Zeitung inserieren

Versammlungs-Kalender des Zw. Zaw. Autom. Okręg Śląski

Ortsgruppe	Tag der Versammlnug	Versammlungslokal	Zuschriften zu richten an:
Katowice	ersten Donnerstag nach dem 1. jeden Monats	„TIVOLI“ ulica Jordana 12	Zw. Zaw. Automobilistów Sekretarjat Orkręgowy ul. Kościuszki 49, Telefon 30-14
Król. Huta	1. Montag nach dem 1.	Restauracja róg ulica Katowicka – Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	ersten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Feiner „Pilsnerhof“	Zw. Zaw. Automobilistów ulica Republikańska 4. (Pozner)
Tarn. Góry	ersten Mittwoch nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	Mikolajczyk ulica Lubliniecka 37
Rybnik	ersten Dienstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności	Stalmach Józef ulica Młyńska 9
Cieszyń	zweiten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty	Rudolf Zając, ul. Przykopa 34
Żywiec	ersten Sonntag nach dem 15. jeden Monats	Lokal P. P. S. in der Nähe der kath. Kirche	Worek Leonard Żywiec, ulica Batorego 262
Sosnowiec	zweiten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Dom Kolejarzy Z. Z. K. ul. Piłsudskiego 2	Pietrzak Leon ulica Kollontaja 17
Tychy	ersten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza	Matera Paweł Fürstliche Brauerei
Mikołów	jeden ersten Freitag nach dem 1. jeden Monats	Hotel Polski p. Ratka Rynek	



A. Herrmann :: Fabryka Karoserji

TEL. 4-44 :: KATOWICE II., UL. MIKOŁAJA REJA 3 b :: **G E G R 896**

Empfiehlt sich zur Neuanfertigung und Reparatur von Karosserien sämtlicher Art und für sämtliche Systeme — Neuzeitliche Spritzlakierung schnellstens, Autopolsterei, Verdecke und Ueberzüge

Śląskie Zakłady Samochodowe

Inhaber AUG. LABUS, KATOWICE, ulica RACIBORSKA — TEL. 30-80

Empfehlen sich zur Ausführung aller Art **Autoreparaturen**

Moderner Garagen- und Werkstatt-Betrieb

Wysokowartościowe

Oleje i Smary Samochodowe

dla każdego typu maszyn osobowych, ciężarowych i traktorów

(Zastosowanie według tablicy polegającej)

przeciwdziałająca stukaniu



Galtol

BENZYNA BŁĘKITNA

Zapewniająca nienaganne DZIAŁANIE MOTORU

Szczyt wydajności!
Doskonała konserwacja!

Żądajcie prospektów!

GALICYJSKIE T-wo NAFTOWE

„GALICJA" S. A.

Biuro sprzedaży:



Katowice

TELEFON 16-01 — ULICA SŁOWACKIEGO 23 — TELEFON 16-01

Stacje olejowe i benzynowe wszędzie

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczpl. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.

Drukiem „Gazety Robotniczej" w Katowicach.